

ARKISTO



# **TIE- JA VESIRAKENNUSLAITOKSEN TOIMINTASUUNNITELMA 1978-1982**

MAALISKUU 1977

## TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

Helsinki 21. 3. 1977

N:o T-20 Ta 486/110-65

Viite Ta-50/3. 6. 1976

Asia Laitoksen toiminta-  
suunnitelma 1978-82

Osastot ja toimistot  
Tie- ja vesirakennuspiirit  
Saimaan kanavan kanavakonttori

Tie- ja vesirakennushallitus, käsiteltyään asiaa istunnossaan 21. 3. 1977, lähettää noudatettavaksi laitoksen toimintasuunnitelman 1978-82.

Laitoksen toimintasuunnitelma muodostaa suunnittelujärjestelmässä kokoavan osan, joka kytkee yhteen pitkän tähtäyksen suunnitelmat ja toimintapolitiikat sekä lyhyen tähtäyksen konkreettiset toimintasuunnitelmat.

### PTS - 90

Pitkän tähtäyksen  
suunnitelmat

Tieverkon, vesiteiden kehittämissuunnitelmat  
vuoteen 1990  
Toimintapolitiikat (ei aikajännettä)  
Resurssipolitiikat (ei aikajännettä)

### KTS - 82

Keskipitkän tähtäyksen  
suunnitelmat

Laitoksen toimintasuunnitelma 1978-82  
Erillissuunnitelmat eri sektoreista

### LTS 77, 78 -

Lyhyen tähtäyksen  
suunnitelmat

Tulo- ja menoarvioehdotus, työohjelmat,  
suunnitteluohjelmat jne.

Tie- ja vesirakennushallituksen toimistot ovat organisaatioperiaatteiden mukaisesti laatineet omaa toimintasektoriensa koskevat osat. Koordinointi- ja toimitustyöstä on huolehtinut talous-toimisto.

Tämän suunnitelman perustana olleet piirien ja TVH:n yksiköiden toimintasuunnitelmat on laadittu kevään ja kesän 1976 aikana. Suunnitelmassa ilmoitetut kustannukset ja määrärahat ovat vuoden 1977 arvioidussa kustannustasossa, jota vastaa tienrakennuskustannusindeksin pisteluku 215.

Liikenneministeriö ottaa kantaa toimintasuunnitelmaan ja rahoitukseen hallinnonalan yleis-suunnitelmassa 1978-82.

Pääjohtaja  
Osastopäällikkö

**M. Niskala**  
**Erkki Koskinen**

**Tie- ja vesirakennuslaitoksen  
toimintasuunnitelma 1978–82**

<b>Sisällys</b>	<b>sivu</b>
JOHDANTO	5
TIET	8
VESITIET	15
YHTEISET TOIMINNAT	17
RESURSSIT	20
TULOT JA MENOT	24

1977-1978  
Kajaanin Sanomien Kirjapaino Oy

Kajaanin Sanomien Kirjapaino Oy

KIRJAPAINO

1977



# JOHDANTO

## TOIMINTA-AJATUS

Tie- ja vesirakennuslaitos tarjoaa yhteiskunnalle toimintaedellytyksiä huolehtimalla tieliikenteen ja vesiliikenteen väylistä.

TVL huolehtii

- yleisten teiden suunnittelusta rakentamisesta kunnossapidosta
- tieliikenneolojen kehittämisestä
- kulku- ja uittoväylien, kanavien ja satamien suunnittelusta rakentamisesta kunnossapidosta
- kanavalaitoksesta
- vesiliikenneolojen kehittämisestä.

Tieliikenneasioita hoitavat TVL:n lisäksi mm. autorekisterikeskus, liikenneministeriön tieliikenneosasto, poliisiviranomaiset sekä metsähallitus.

Vesiliikenneasioita hoitavat myös mm. merenkulkuhallitus, vesihallitus ja metsähallitus.

## TOIMINTAPERIAATTEET

Tien- ja vesitienpidon keskeinen toimintaperiaate on tehokkuus. Tehokkuuteen pyritään päämääriä parhaiten edistävien kohteiden ja toimenpiteiden valinnalla, taloudellisilla toteuttamisratkaisuilla ja tuottavalla toteuttamisella.

### Tehokkuus

Pitkällä tähtäyksellä tehokkuus on tien- ja vesitienpidon hoitamista yhteiskunnan odotusten mukaisesti mahdollisimman pienin voimavaroin.

Lyhyellä tähtäyksellä tehokkuus on tien- ja vesitienpidon hoitamista käyttöön saaduilla voimavaroilla mahdollisimman hyvin.

## Taloudellisuus

Taloudellisuus on toimenpiteen toteuttamista mahdollisimman pienin kustannuksin. Kullekin toimenpiteelle pyritään löytämään mahdollisimman taloudellinen toteuttamisvaihtoehto.

## Tuottavuus

Tuottavuus merkitsee varsinaisen tuotanto-toiminnan, kuten rakennus- tai kunnossapito-toiminnan tuloksellisuutta. Toiminnassa pyritään suoritteiden aikaansaamiseen mahdollisimman pienin resurssein.

## TOIMINTATAVAT

Tehokkuuteen ja tuottavuuteen pyritään jatkuvalla kehittämis- ja tutkimustyöllä, päätöksenteon ja toiminnan suunnittelun hajauttamisella sekä tavoitejohtamisella.

Myös virastodemokratian odotetaan hyvin toteutettuna vähentävän sisäisen hallinnon kustannuksia parantamalla päätöksentekoa ja lisäämällä toiminnan joustavuutta.

## TOIMINNAN LAAJUUS

Tehtäviensä hoitamiseen TVL käyttää nykyisin vuodessa 1700 mmk, mikä on

- 40 % valtion liikennemenoista
- 3 % valtion menoista
- 1,4 % bruttokansantuotteesta.

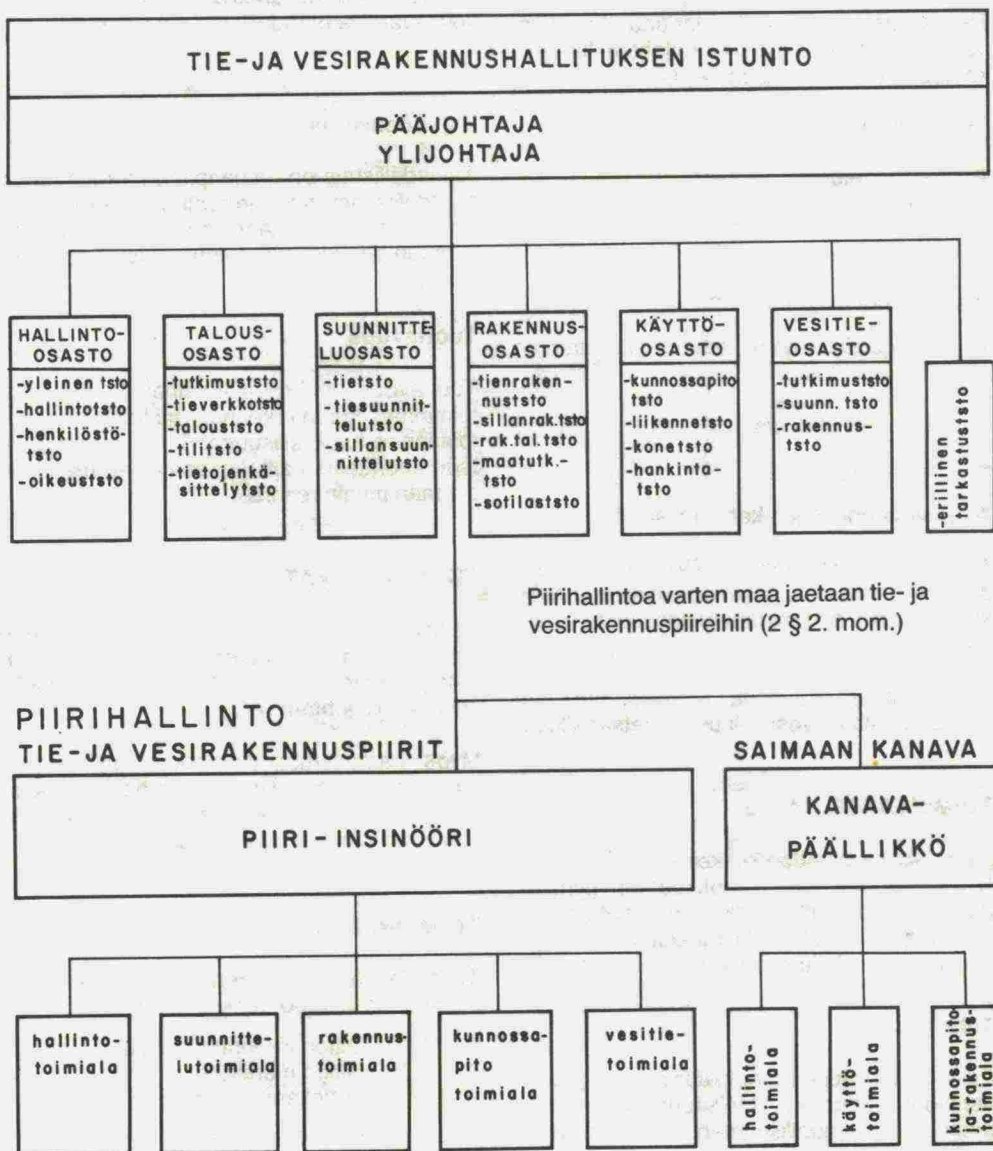
TVL:n palveluksessa on n. 19.000 henkeä eli vajaa 1 % maan työvoimasta.

## ORGANISAATIO

Huhtikuun 18. päivänä 1975 annettiin laki tie- ja vesirakennuslaitoksesta sekä siihen liittyvä asetus 5. päivänä syyskuuta 1975. Näihin perustuen lokakuun 1. päivänä 1975 tuli käyttöön laitoksen uusi organisaatio.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen hallintoa ja sille kuuluvien tehtävien suorittamista johtaa ja valvoo liikenneministeriön alaisena keskusvirastona tie- ja vesirakennushallitus (laki tie- ja vesirakennuslaitoksesta 2 § 1. mom.).

## TIE - JA VESIRAKENNUSHALLITUS



Laitoksen työjärjestys hyväksyttiin 1. 12. 1975.  
Organisaatiouudistuksen yhteydessä päätöksentekoa hajautettiin.

**Pääjohtaja**      **Martti Niskala**

**Ylijohtaja**      **Väinö Suonio**

### **Osastojen päälliköt**

<b>hallinto-osasto</b>	<b>Raimo Salmi</b>
<b>talousosasto</b>	<b>Erkki Koskinen</b>
<b>suunnitteluosasto</b>	<b>Eero Hietanen</b>
<b>rakennusosasto</b>	<b>Eeli Kinnunen</b>
<b>käyttöosasto</b>	<b>Pekka Härkönen</b>
<b>vesitieosasto</b>	<b>Jarkko Saisto</b>

Laitoksen johdon tehtävissä korostuu toiminnan yleisjohto.

TVH koordinoi piirien toimintaa, tarjoaa keskitettyjä palveluja, kouluttaa ja kehittää.

TVH:n osastot vastaavat oman toimintasektorinsa koordinoinnista.

### **Piiri-insinöörit**

<b>Etelä-Suomi</b>	<b>Uudenmaan piiri</b> <b>Turun piiri</b> <b>Hämeen piiri</b> <b>Kymen piiri</b>
<b>Keski-Suomi</b>	<b>Mikkelin piiri</b> <b>Pohjois-Karjalan piiri</b> <b>Kuopion piiri</b> <b>Keski-Suomen piiri</b> <b>Vaasan piiri</b>
<b>Pohjois-Suomi</b>	<b>Keski-Pohjanmaan piiri</b> <b>Oulun piiri</b> <b>Kainuun piiri</b> <b>Lapin piiri</b>
	<b>Saimaan kanava</b> <b>Kanavapäällikkö</b>

**Anton Ortamo**  
**Jouni Levanto**  
**Mikko Köppä**  
**Juhani Ahtiainen**  
**Kauko Nummela**  
**Kauko Mäkelä**  
**Martti Soininen**  
**Aaro Piesala**  
**Paavo Luoma**  
**Viljo Halonen**  
**Pentti Ikonen**  
**Pentti Piirainen**  
**Sauli Niku-Paavo**

**Seppo Koivupuro**

Toiminnan johtamisessa käytetään kaikilla tasoilla tavoitejohtamista ja johtoryhmätyöskentelyä.

Vuoden 1978 aikana organisaatiota täydennetään virastodemokratia-elimillä, jotka käsittelevät ennen kaikkea henkilöstöä ja työolosuhteita koskevia asioita.

Tie- ja vesirakennuspiirit ovat toiminnan perusyksiköitä.

Piirit tekevät ehdotukset toimenpiteistä alueellaan, suunnittelevat toimintansa ja vastaavat sen toteuttamisesta.



# TIET

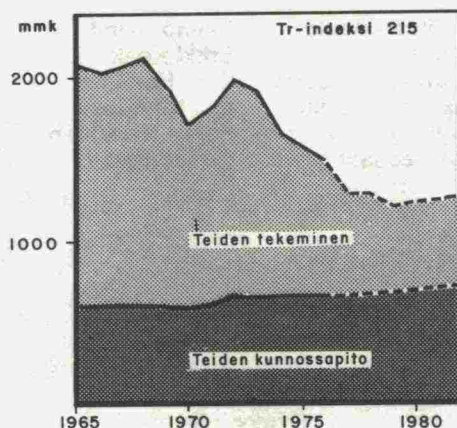
## YHTEISKUNTA ODOTTAA, ETTÄ

- yhteiskunnan eri toimintojen edellyttämät tieyhteydet ovat olemassa
- eri alueilla ja tienkäyttäjärhmillä on tasa-puoliset ja kohtuulliset liikennöitävyysolo-suhteet
- tieliikenteeseen käytettävien voimavarojen määrä on mahdollisimman vähäinen
- tiellä liikkuminen on turvallista
- teiden aiheuttamat ympäristöhaitat ovat vähäiset.

## TÄLLAINEN TIESTÖ ON

- yleisiä teitä on noin 74.000 km, joista 17 % kestopäälysteisiä, 26 % öljysorastettuja ja 57 % sorapäälysteisiä
- yleisillä teillä on 860 km jalankulku- ja polkupyöräteitä
- yleisillä teillä on 4.100 km valaistuja tie-osuuksia
- yleisten teiden liikenne on kasvanut vuosina 1970–76 keskimäärin 7 % vuodessa
- sorateitä, joiden liikenne on yli 500 autoa/vrk on 2.200 km; öljysorateitä, joiden liikenne on yli 1.500 autoa/vrk on 550 km
- liikennerruuhkia esiintyy arkipäivin noin 150 km:llä tieverkosta ja viikonloppuisin noin 300 km:llä; ruuhkaa on taajamien kauttakulkukaduilla ja säteittäisillä teillä sekä Helsingin kehäteillä
- maamme 8.900 sillasta 2.100 ei kestä suurimpia sallittuja akseli- ja telipainoja (10/16 tn)
- maanteistä on vuosittain keskimäärin 10 % ja paikallisteistä 20 % liikennerajoitusten alaisena kelirikon takia
- yleisillä teillä suoritetaan vuosittain 150.000 ylisuurta tai -raskasta kuljetusta
- yleisillä teillä kuolee vuosittain yli 600 ja vammautuu yli 7.000 ihmistä; onnettomuuksissa kuolleista noin puolet on jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai mopoilijoita

## TÄMÄN YHTEISKUNTA ON MAKSANUT TIESTÖSTÄÄN



Tiestön nykyinen tila on suurimmalta osaltaan riittävän hyvä. Parantamista vaatii nykytilanteessa kuitenkin noin 12.000 km tietä eli kuudesosa tieverkosta. Nykytilanteen puutteista voidaan noin neljäsosa poistaa vuoteen 1982 mennessä.

Parantamisen kohteena ovat suunnittelukaudella lähinnä liikenneturvallisuus, kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet, raskaille kuljetuksille haitalliset tieosat, pitkämatkaista liikennettä haittaavat päätieverkon osat sekä kuntakeskusten tieyhteydet toisiinsa ja vaikutusalueilleen.

## TOIMINNAN YLEISLINJANA ON NYKYISEN TUESTÖN YLLÄPITO

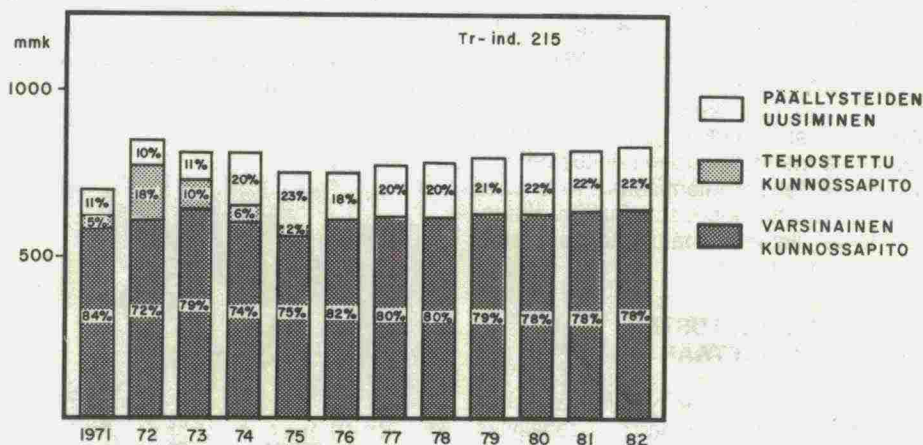
Teitä ylläpidetään liikennettä tyydyttävässä kunnossa kunnossapitotoimin ja uusintainvestoinneilla. Uusintainvestoinneilla pyritään säilyttämään lähinnä nykyiset tieolosuhteet rakenteen tai suuntauksen parantamistoimenpitein.

Tienrakennuksen rahoituksen vähentyessä kasvaa kunnossapidon merkitys teiden ylläpidossa.

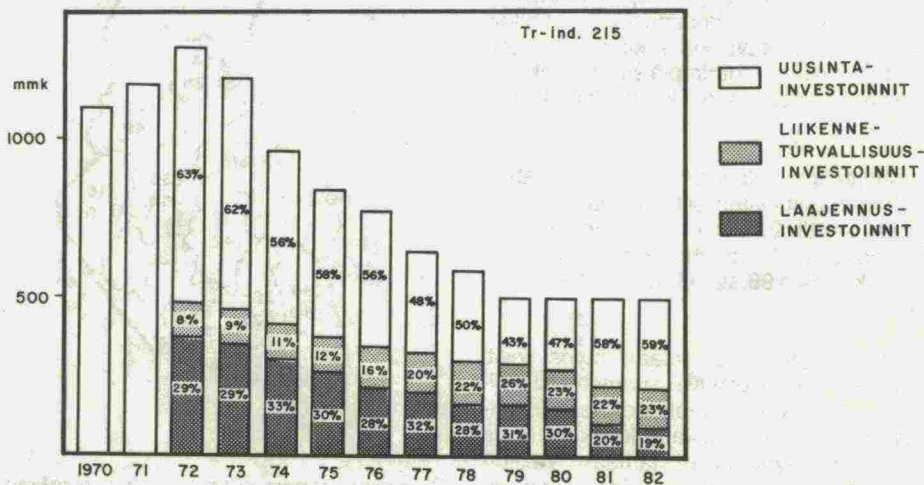
Tieninvestoinneista keskimäärin puolet suunnataan nykyisten teiden ylläpitoon. Laajen-

nusinvestointien määrää ja osuutta vähennetään. Laajennusinvestoinnilla tarkoitetaan uusien yhteyksien rakentamista ja teiden olennaista parantamista.

Huolimatta nykyiseen tieverkkoon kohdistuvista uusintainvestoinneista kasvaa sellaisten öljysorateiden määrä, joiden päällyste ei kestä liikenteen rasitusta (KVL > 1500 autoa/vrk), n. 700 km:iin vuonna 1982. Vilkasliikenteisten sorateiden määrä (KVL > 500 autoa/vrk) vähenee n. 500 km:llä, mutta on vielä n. 1.700 km vuonna 1982. Kestopäällysteiden uusimisen jälkeensä jäävä kasvaa nykyisestä 500 km:stä noin 1.200 kilometriin vuonna 1982, vaikka uudelleenpäällystämisen tarvetta osoittavia ohjearvoja on väljennetty entisestä.



Teiden kunnossapito vuosina 1971-82 (tienrakennuskustannusindeksi 215 tasossa).



Tieninvestoinnit vuosina 1970-82 (tienrakennuskustannusindeksi 215 tasossa).



## LIIKENNETURVALLISUUTTA PARANNETAAN

Liikenneturvallisuutta parannetaan tieteknisin toimenpitein, teiden varustelua parantamalla, tieliikennettä ohjaamalla ja säätelemällä (mm. nopeusrajoitukset) sekä kunnossapidolla (mm. liukkauden torjunta). Muiden käytössä olevia keinoja ovat valistus, valvonta, lainsäädännölliset toimenpiteet yms.

Liikenneturvallisuuden parantamista jatketaan. Liikenneympäristöön kohdistuvilla toimenpiteillä parannetaan liikenneturvallisuutta pysyvästi. Yleisten teiden liikenneonnettomuuksien arvioidaan toiminnan vaikutuksesta vähenevän noin 4 %.

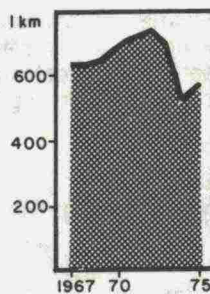
Nopeusrajoitusjärjestelmää tarkistetaan olosuhteiden muuttumisen mukaan. Jos rajoitusten määrittämisperusteet pysyvät nykyisinä, teiden kunnon huononeminen ja liikenteen kasvu alentavat rajoituksia, ja teiden parantaminen antaa mahdollisuuden rajoitusten nostamiseen. Teiden parantamisen väheneminen johtaa siihen, että nopeusrajoitusten alentaminen tulee olemaan määrältään suurempi kuin korottaminen.

## RASKAIDEN KULJETUSTEN ESTEITÄ VÄHENNETÄÄN

Riittävän laaja ja tasoltaan tyydyttävä tieverkko on tuotannollisen toiminnan perusedellytys. Nykyinen tieverkko täyttää tärkeimmiltä osiltaan tuotantotoiminnan ja kaupan raskaiden kuljetusten asettaman vaatimustason. Raskaita kuljetuksia haittaavat kuitenkin ne sillat, jotka eivät kestä uusia suurimpia sallittuja akseli- ja telipainoja ja joilla ei ole kohtuullista kiertoyhteyttä.

Painorajoitteisten siltojen parantamista jatketaan. Painorajoitteisten siltojen määrä vähenee nykyisestä 2.100:sta 900:aan vuoteen 1982 mennessä. Lauttayhteyksien määrä vähenee nykyisestä 98:sta 93:een vuoteen 1982 mennessä.

Suunnittelukaudella selvitetään myös reitit, jotka soveltuvat erikoisluvin suoritettaville ylisuurille tai -raskaille kuljetuksille. Samoin selvitetään raja, johon saakka erikoiskuljetuksia tiekuljetuksina pyritään edistämään. Valikovalalla lupapolitiikalla pyritään ohjaamaan ylisuuria kuljetuksia muille kuljetusmuodoille.

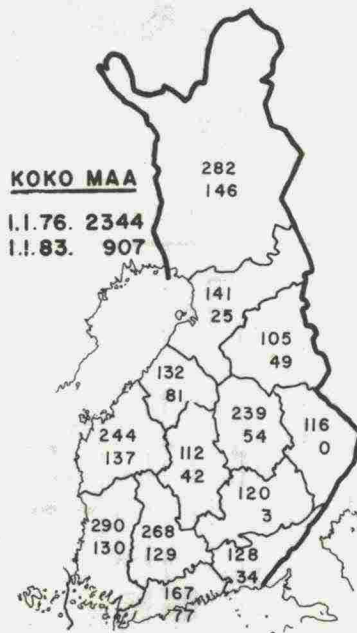


Kuolemaan johtaneet onnettomuudet



Kaikki onnettomuudet

*Yleisillä teillä tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 1967-75.*



*Painorajoitteiset sillat tie- ja vesirakennuspiireittäin vuosina 1976 ja 1982.*

## PÄÄTIEVERKKOJA PARANNETAAN ERÄILTÄ PUUTTEELLISILTA OSILTA

Päätieverkko täyttää nykyisellään suurimmalta osaltaan liikenteen vaatimukset, koska investointien painopiste on viime vuosiin saakka ollut tarvetta vastaavasti päätieverkolla.

Päätieverkon puutteita ovat Etelä-Suomen pääteiden ruuhkautuminen sekä Keski- ja Pohjois-Suomen pääteillä olevat rakenteelliset heikkoudet, kuten liikenteen tasoa vastaamaton päällyste ja huono kantavuus.

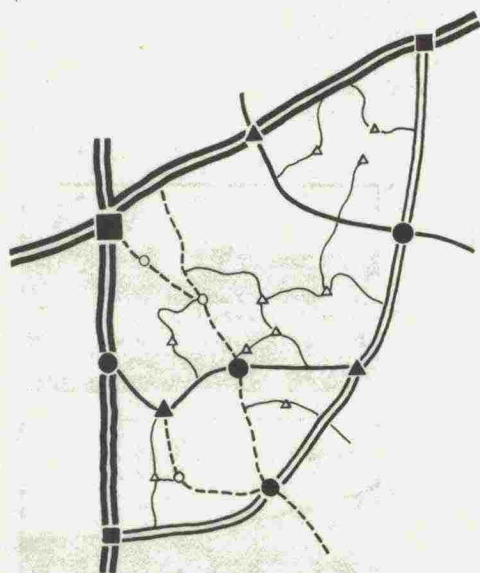
Suunnittelukaudella jatketaan lähinnä pääteiden rakenteellisten puutteiden vähentämistä Keski- ja Pohjois-Suomessa. Etelä-Suomessa puutteita merkittävimmin vähentäviä toimenpiteitä joudutaan niiden aiheuttamien suurien kustannusten takia lykkäämään.

Parantamisella voidaan ruuhkautuminen estää tai poistaa vain noin 60 km:llä pääteistä. Tämä aiheuttaa sen, että ruuhkautuminen suurimpien taajamien läheisyydessä lisääntyy, niin että vuonna 1982 arkipäiväruuhkia (KVL > 12.000 autoa/vrk) on noin 200 km:llä tieverkosta.

Päätieverkkoon kuuluu kaupunkien ja kauppalojen alueella myös lukuisia katuosuuksia, joilla pitkämatkainen, läpikulkeva liikenne on ruuhkautunut ja liikenneonnettomuudet sekä ympäristöhaitat ovat lisääntyneet.

Kauttakulkuliikenteen ongelmia tehokkaasti poistavia ohikulkuteitä voidaan rahoituksen pienetessä toteuttaa vain harvoissa taajamissa.

Ohikulkuteiden rakentamisen lykkääntymisen vuoksi joutuvat kunnat kehittämään läpikulkevaa liikennettä palvelevaa katuverkkoaan. Kuntien edellytyksiä voitaisiin tukea, mikäli rakennuslain 136 a §:n mukaisia harkinnanvaraisia avustuksia pystytään valtiontalouden tilanteesta huolimatta lisäämään nykyisestä vastaamaan paremmin avustustarvetta. Tavoitteena on saada avustustoimintaa asteittain lisätyksi nykyisestä 7 mmk:sta/vuosi siten, että vuonna 1982 saavutettaisiin arvioidun tarpeen mukainen laajuus, noin 35 mmk/vuosi.



### KESKUSLUOKITUS

- Valtakunnan osakeskus (4)
- Maakuntakeskus (14)
- Kaupunkikeskus (41)
- ▲ Kuntakeskus (229)
- Paikalliskeskus (635)
- △ Kyläkeskus

### YHTEYSLUOKITUS

- == Valtatie (7000 km)
- == Kantatie (3700 km)
- Seudullinen tie (8300 km)
- Kokoojatie (15000 km)
- Yhdystie (40000 km)

Tieverkon toiminnallinen luokittelu (periaatekuva).



## PARANTAMISTOIMIA SUUNNATAAN SEUDULLISELLE JA PAIKALLISELLE TIEVERKOLLE

Seudullisella tieverkolla merkittävimmät puutteet ovat kuntakeskusten keskinäisissä tiehyteyksissä. Kokooja- ja yhdystieverkolla suurimmat puutteet ovat haja-asutusalueiden yhteyksissä peruspalvelukset tarjoaviin keskuksiin.

Mitä alemmanasteisesta tiestä on kyse, sitä vähäisemmin parantamistoimin ovat puutteet korjattavissa. Useissa tapauksissa riittävä toimenpide on routapaikkojen korjaus yms., joka voidaan toteuttaa myös kunnossapito-organisaatiolla.

Päätieverkon parantamisen vähentyessä osittain rahoituksen vähenemisen vuoksi suunnataan toimintaa alemman asteiselle tieverkolle suhteellisesti nykyistä enemmän. Investoinnit alemman asteisella tieverkolla ovat valtaosaltaan teiden uusintainvestointeja.

Yksityisten teiden kunnossapidon ja rakentamisen tukemista valtionavustuksin laajennetaan ja avustuksia lisätään.

Valmistuneen yksityistielain muutosesityksen mukaan lakisääteinen kunnossapitoavustus nousisi nykyisestä keskimäärin 37 prosentista keskimäärin 53 prosenttiin ja avustettavien teiden määrä lisääntyisi nykyisestä 32.000 kilometristä n. 60.000 kilometriin. Avustusjärjestelmän uudistus on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 1978 alusta lukien. Avustusten lisääminen yksityisteiden tienpitoon helpottaa yleisen tieverkon ulkopuolella asuvien tierasitusta ja parantaa haja-asutusalueiden liikenneolosuhteita.

## TIENPITO VUOSINA 1978-82

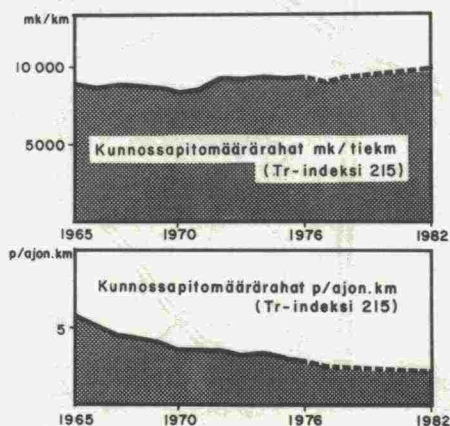
Tiehankkeiden toteuttamiseen vaikuttavat edellä esitettyjen tiepoliittisten toimintalinjojen lisäksi mm. alue- ja työllisyyspoliittiset tavoitteet, joista on ollut seurauksena se, että kehitys- ja alityöllisyysalueilla on tiestöä kehitetty muita alueita suhteellisesti enemmän.

"Tienpidon toimenpideohjelma 1978-82. TVH Elokuu 1976" on ohjelma, jossa tienpito on mahdollisimman hyvin suunniteltu edellä kuvattujen toimintalinjojen mukaisesti. Toimenpideohjelmassa on esitetty toteutettavaksi suunnitellut hankkeet perusteluineen ja rahoitusaikatauluineen sekä koko ohjelmaa kuvaavaa yhdistelmätietoa. Toimenpideohjelma laaditaan tie- ja vesirakennuspiireissä vuosittain ja se perustuu laitokselle määritellyn rahoituskiintiöön.

## Kunnossapito

Teiden kunnossapidon päätoiminnot ovat varsinainen kunnossapito ja päällysteiden uusiminen.

Varsinainen kunnossapito on toimintaa tien pinnan, rakenteen ja tiehen liittyvien laitteiden pitämiseksi liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Päällysteiden uusiminen on kuluneen päällysteen korvaamista uudella päällysteellä.



Kunnossapitomäärärahat vuosina 1965-82.

Pääteitä ja vilkkaasti liikennöityjä teitä kunnossapidetään määrällisesti ja laadullisesti vähintään nykyistä tasoa vastaavasti. Muilla teillä kunnossapidon tasoa lasketaan. Vaikutukset näillä teillä näkyvät lähinnä liukkauden torjunnan ja aurostoiminnan hidastumisena. Kelirikkorajoitusten määrä pysyy nykyisellään.

Päällysteiden uusimisen osuus kunnossapito-toiminnasta kasvaa. Kevyiden, halvempien päällysteiden sekä paikkausten ja pintausten osuutta lisätään, jolloin teiden uudelleen päällystämistä voidaan lykätä. Päällysteiden uusimistarpeen arvioinnissa siirrytään uusiin, tien liikenteellisen merkityksen mukaan porrastettuihin ohjearvoihin, joissa sallitaan mm. huomattavasti aiempaa suuremmat urasyvytykset.

## Tienrakennus

Tienrakennuksen rahoitus vähenee edelleen suunnittelukauden alkuvuosina. Alueellisesti rahoitusta suunnataan siten, että Etelä-Suomen suhteellinen osuus jonkin verran kasvaa nykyisestä. Suunnittelukaudella on Etelä-Suomen osuus investoinneista noin 44 %, kun se vuonna 1976 oli noin 39 %.

Runsas kolmannes tieinvestoinneista suunnataan edelleen päätteiden parantamiseen. Seudullisiin teihin käytetään vajaa kolmasosa. Vuonna 1976 päätteihin käytettiin vielä yli puolet ja seudullisiin teihin vajaa neljännes tieinvestoinneista. Alimman asteisen tieverkon (kokooja- ja yhdysteiden) osuus investoinneista kasvaa nykyisestä neljäsosasta noin kolmasosaan.

Uusien teiden rakentaminen on vähäistä. Seudullisella tieverkolla rakennetaan eräitä yhteyksiä, ja paikallista tieverkkoa täydennetään rakentamalla joitakin puuttuvia perusyhteyksiä lähinnä Keski- ja Pohjois-Suomessa. Yksityisteitä on vuosittain muutettu paikallisteiksi keskimäärin 200 km/vuosi. Toimintaa jatketaan likimain samassa laajuudessa.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen käytetään vuosittain 120–130 mmk, joka on 22–26 % tienrakennuksen kustannuksista. Liikenneturvallisuuskustannuksista lähes puolet muo-

dostuu kevyen liikenteen järjestelyistä. Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan vuoteen 1982 mennessä noin 950 km ja ali- ja ylikulkuja noin 350.

Nämä hankkeet parantavat liikenneturvallisuuden lisäksi kevyen liikenteen puutteellisia liikkumisolosuhteita yleisillä teillä. Kevyen liikenteen väyliä on yleisillä teillä vuonna 1982 noin 1.800 km. Liittymien parantamiseen käytetään suunnittelukaudella noin kolmasosa liikenneturvallisuuskustannuksista.

Liikenneturvallisuutta käsitellään tarkemmin erillissuunnitelmassa "Liikenneturvallisuus ja liikenteen palvelu, TVH Joulukuu 1976".

Siltojen rakentamiseen käytetään suunnittelukaudella vuosittain 120 mmk eli noin 22 % tienrakennuksen kustannuksista. Siltoja rakennetaan 1.700, joista 80 % teräsbetonista, 5 % teräksestä ja 10 % puusta.

## Suunnittelu

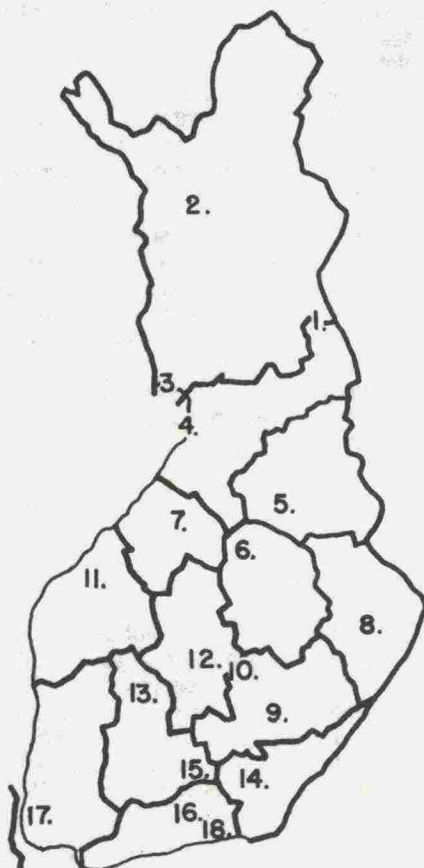
Toimenpideohjelman muuttumisen ja lisätyöohjelmien takia suunnitelmavalmius on vuonna 1976 huonontunut. Suunnitelmavalmius on tarkoitus saattaa toiminnansuunnitteluohjeiden mukaiselle tasolle mahdollisimman pian. Tämän jälkeen pyritään muodostamaan vuosittain aloitettavien hankkeiden määrää vastaava suunnitelmareservi, johon sisältyy myös mahdolliseksi työllisyyskohteiksi soveltuvia suunnitelmia.

Rakennuskustannusten alentamiseksi suunnitelmien laatutasoa aiotaan parantaa, vaikka suunnittelukustannusten osuus toteuttamiskustannuksista tällöin nousee. Laatutason parantamiseen pyritään piirien suunnitteluhenkilökuntaa kouluttamalla ja ohjaamalla sekä tehostamalla suunnitelmien tarkastusta TVH:ssa.

Teknillisten ohjeiden osalta suoritetaan liikenneministeriön ohjeiden edellyttämiä tarkistuksia, vaikkakaan tällä taholla ei ole saavutettavissa kovinkaan suuria säästöjä. Myös itse suunnittelussa lisätään vaihtoehtoisten toteuttamismahdollisuuksien etsintää (esim. vaihteiden rakentaminen). Sillansuunnittelussa lisätään piirien suunnitteluosuutta tyyppipiirustuksia kehittämällä.



1. Vt 5 Kuusamo-Kemijärvi  
1973-81 (66 mmk)
2. Kt 79 Muonio-Kittilä  
1975-83 (31 mmk)
3. E-4 Tornio-Valtakunnan raja  
1977-81 (20 mmk)
4. Vt 4 Kempele-Haukipudas  
1974-84 (64 mmk)
5. Vt 5 Kajaanin seutu  
1976-87 (52 mmk)
6. Kt 87 Aittojärvi-Partala  
1973-80 (43 mmk)
7. Mt Ylivieska-Haapavesi  
1979-83 (18 mmk)
8. Joensuun kehätie  
1980-84 (33 mmk)
9. Vt 5 Mikkelin kohdalla  
1975-83 (61 mmk)
10. Kangasniemi-Lievestuore  
1973-81 (46 mmk)
11. Kt 67 Alahärmä-Ytterjeppo  
1979-83 (25 mmk)
12. Jyväskylän seudun tiet  
1971-83 (150 mmk)
13. Kt 66 Virrat-Orivesi  
1976-85 (90 mmk)
14. Vt 6 Kouvolan kohdalla  
Vt 15 1973-82 (67 mmk)
15. Vt 12 Lahti-Uusikylä  
1977-82 (35 mmk)
16. Hyvinkää-Mäntsälä  
1974-81 (76 mmk)
17. Mt 192 Kaitaisten silta  
1982- (19 mmk)
18. Porvoon ohikulkutie  
1976-83 (102 mmk)



*Suurimpia hankkeita tie- ja vesirakennuspiireittäin*

	Suorite (km) 1978-82				Kustannus (mmk) 1978-82			
	R	SP	RP	YHT	R	SP	RP	YHT
Moottoritiet	3			3	28			28
Moottori liikennetiet	21	12		33	138	48		186
4-kaistaiset tiet	21	6	3	30	188	15	8	211
2-kaistaiset tiet								
-kestopäällyste	186	282	612	1080	261	404	358	1023
-öljysorapäällyste	41	249	781	1071	26	167	309	502
sorapäällyste	8			8	2			2
erilliset siltatyöt	55	95	80	230	115	140	111	366
muut tietyöt	168	208	503	879	64	50	255	369
<b>Yhteensä</b>	<b>503</b>	<b>852</b>	<b>1978</b>	<b>3333</b>	<b>822</b>	<b>824</b>	<b>1041</b>	<b>2687</b>

R = rakentaminen  
 SP = suuntauksen parantaminen  
 RP = rakenteen parantaminen

*Tienrakennustoiminta vuosina 1978-82.*



# VESITIED

## VESITEIDEN TAVARALIIKENTEELLE ON TUNNUSOMAISTA

- soveltuvuus massatavaroiden kuljetuksiin
- halvimmat yksikkökustannukset
- vähäinen energiankäyttö
- pieni työvoiman käyttö
- turvallisuus
- ympäristöystävällisyys
- talviliikenneongelmat

Pitkän aikavälin tavoitteena on vesiliikenteen suhteellisen osuuden lisääminen, johon pyritään suunnitelmallisella liikenteellisten toimintaedellytysten parantamisella. Tällöin keskitytään väylien ja satamien rakenteellisen standardin ja palvelutason nostamiseen.

Vuosittain laadittavissa toimintasuunnitelmissa edetään vuonna 1975 valmistuneen "Vesitieohjelman 1976-1985" määrittelemiä tavoitteita kohti. Nykyisellä rahoituksella ei näitä tavoitteita saavuteta.

## VESITIEYHTEYKSIÄ SUUNNITELLAAN

Toimivan ja taloudellisen sisävesiväylästäön aikaansaamiseksi suunnitellaan uusia yhteyksiä.

## VÄYLÄVERKOSTOA PARANNETAAN

Väyläverkostoa parannetaan nykyaikaisen nippu-uiton vaatimaan kuntoon, jolloin väylästo soveltuu myös proomuliikenteelle. Väyliä parannetaan n. 1.000 km.

## VESITIEVERKON KUNTOA VAALITAAN

Nykyisen vesitieverkon kunto pyritään säilyttämään ja erityisesti kanavien palvelutasoa parannetaan mm. puutavaran sulutuslaitteita mekanisoimalla.

Kunnossapidon piiriin kuuluu tällä hetkellä sisävesiväyliä noin 5.500 km sekä 25 sulkukanaavaa ja noin 40 kaivettua avokanaavaa. Kunnossapitotoiminnan määrä lisääntyy valmistuvien investointien vuoksi.

## LIKENNETURVALLISUUTTA PARANNETAAN

Liikenneturvallisuutta parannetaan mm. johteita rakentamalla ja sisävesiväylien merkin-tää parantamalla.

Suoritetun tarveselvityksen mukaan väylistä on merkittyjä noin 3.500 km ja valaistuja noin 500 km.

## PIENSATAMIA KEHITETÄÄN

Piensatamien osalta pyritään mm. kehittämään koko rannikon kattava nykyaikaista kalastusta palveleva keskuskalastussatamaverkko sekä parantamaan saaristojen joukko-liikennelaitutilannetta.

## LIKENNETTÄ TEHOSTETAAN JA OHJATAAN

Saimaan kanavan käyttöä tehostetaan mm. syväväyläverkkoa laajentamalla ja parantamalla sekä tekemällä selvitykset tarkoituksenmukaisesta laivakalustosta ja alueen satamaoloista.

Satamien osalta on tavoitteena ohjata kehitystä niin, että kauppasatamien kesken toteutuu kansantaloudellisesti perusteltu työnjako ja että satamaverkostosta tulee tarkoituksenmukainen.

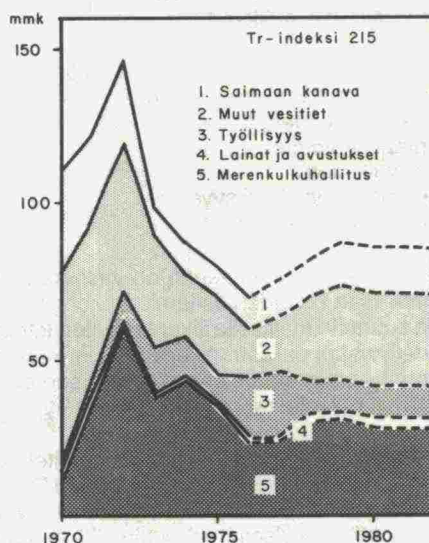
Satamien kehitystä pyritään ohjaamaan lainoilla ja avustuksilla.

## MERIVÄYLIÄ RAKENNETAAN

Meriväylien perusparannusohjelmaa toteutetaan merenkulkuhallituksen toimeksiannosta tutkimalla, suunnittelemalla ja rakentamalla meriväyliä.

## VESITIENPITO VUOSINA 1978-82

Vesitienpitoa ja sen rahoitusta on yksityiskoh-  
taisemmin käsitelty "Vesiteiden toimenpideoh-  
jelmassa 1978-82, TVH Elokuu 1976".



Vesitienpito vuosina 1970-82.

# YHTEISET TOIMINNAT

## JOHTAMISEN APUVÄLINEITÄ KEHITETÄÄN

### Toiminnansuunnittelu

Nykyinen toiminnansuunnittelujärjestelmä yksinkertaistetaan ja vakiinnutetaan. Sitä täydennetään pitkän tähtäyksen suunnittelulla ja siihen kytketään seuranta.

### Tavoitebudjetointi ja työnsuunnittelu

Kehittämisen tavoitteena on saada aikaan toimiva ja hyväksytty tavoitebudjetointi- ja työnsuunnittelujärjestelmä, joka niveltyy toiminnansuunnittelujärjestelmään ja tuottaa toiminnan ohjausta palvelevia raportteja kullekin johtotasolle.

- teiden rakentamisen uusittu, toiminnansuunnitteluun kytketty järjestelmä otetaan käyttöön v. 1978 alussa
- teiden kunnossapidon työnsuunnittelujärjestelmä toimii täydessä laajuudessaan v. 1978 alusta lukien
- suunnittelun ja hallinnon raportointia yksinkertaistetaan toimintaa paremmin palvelevaksi v. 1978
- vesiteiden yksinkertaistettu ja vesiteiden käyttöön sovellettu järjestelmä otetaan käyttöön täydessä laajuudessa v. 1978 alussa.

### Laskentatoimi

Laskentajärjestelmä selkiinnytään, suoritusmenetelmät kehitetään sujuviksi ja varmoiksi ja päätöksenteolle tuotetaan sen tarvitsemat tiedot.

- tili- ja kustannustunnus, tilipuitteet ja kirjausmallit uudistetaan
- laskennan suoritus siirretään piirihallintoon
- laskennasta saatavia tietoja raportoidaan ja analysoidaan.

## Tilitoiminta ja kirjanpito

Tili- ja kirjanpito tehtävät ovat vakiintuneita hoitotehtäviä.

Kirjanpitoa kehitetään laskentatoimen osana. Maksutoimintaa keskitetään, tilitysmallit yksinkertaistetaan ja selkiytetään.

### Tarkastustoiminta

Tarkastustoiminta huolehtii siitä, että laitoksen varojen käytössä, tilinpidossa ja omaisuuden hoidossa noudatetaan annettuja säännöksiä ja määräyksiä sekä että varoja ja omaisuutta hoidetaan taloudellisesti ja tarkoituksenmukaisesti.

## HENKILÖSTÖN KEHITTÄMISESTÄ JA HYVINVOINNISTA HUOLEHDITAAN

### Koulutus

Tavoitteena on tehokkuuden ja taloudellisuuden parantaminen oppimisen avulla aikaan saatavin muutoksin. Vastuu koulutuksesta on koulutettavien esimiehellä sekä toimintasektorin vastuuyksiköllä.

Koulutuksen laatua parannetaan kouluttajakoulutuksella. Koulutuksen määrää lisätään siten, että koulutus käsittää

1977	30.000 oppilaspäivää
1982	33.000

Koulutus suunnataan avainongelmien ratkaisuun. Tällöin pääsektorit ovat:

- tekninen koulutus
- johtamistaidon ja päätöksenteon kehittäminen
- hallinnon rationalisointi, henkilöstöhallinto, virastodemokratia
- ammattityöntekijöiden valmennus
- taloudellisuuskoulutus.



## Sosiaali- ja työsuojelutoiminta

Sosiaali- ja työsuojelutoiminta parantaa tuotavuutta. Toiminta tähtää henkilöstön yleisen sosiaalisen hyvinvoinnin, työterveyden, työturvallisuuden ja viihtyvyyden lisäämiseen ja ylläpitämiseen. Sen tulee liittyä kaikkeen työelämän toimintaan. Perusteina voivat olla erilaiset säädökset ja sopimukset sekä vapaaehtoinen toiminta.

- rakentamisen vähentyessä tulee työmaa-asuminen lähes loppumaan
- tarkoituksenmukaisia ja uusiutuvia määräyksiä vastaavia sosiaalilataratkaisuja kehitetään
- henkilökuntajärjestöjen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tulee koko henkilöstölle järjestää mahdollisuus ruokailuun työvuoron aikana vuoden 1979 loppuun mennessä
- työsuojelutietoutta parannetaan sekä perehdyttämistä ja työhönotpastusta tehostetaan
- työtapaturmia ehkäistään ennakolta koneita, laitteita ja aineita sekä työmenetelmiä ja -ympäristöä kehittämällä
- ennaltaehkäisevää työterveyshuoltoa kehitetään työympäristöön ja työntekijöihin kohdistuvin toiminnoin.

## Sisäinen tiedotus

Sisäinen tiedotus antaa henkilöstölle yleiskuvan laitoksesta ja omasta asemasta siinä. Se lisää työmotivaatiota ja -viihtyvyyttä, välittää johdolle tietoja henkilöstön tarpeista ja antaa edellytyksen mielipiteen muodostukselle.

Pääkanavat ovat edelleen henkilöstölehti ja tulokasopas. TVH:ssa ja piireissä ovat lisäksi omat viikkotiedotteensa ja tiedotuslehtensä.

## TIEN- JA VESITIENPITOA AVUSTAVIA TOIMINTOJA KEHITETÄÄN

### Ulkoinen tiedotus

Ulkoinen tiedotus antaa asiallista tietoa laitoksen asioista väärin käsitysten vähentämiseksi.

Tienkäyttäjille tiedotetaan monisteella "TVH tiedottaa tienkäyttäjille". Joukkoviestimille toimitetaan määrääjain katsaus tiedotettaviin asioihin. Ajankohtaisista ja uutisluonteisista asioista laaditaan erikseen tiedotteita.

### Lainopillinen toiminta ja maanlunastus

Lainopillinen toiminta merkitsee laitoksen edustamista oikeudenkäynneissä, korvausvaatimusten käsittelyä ja lainsäädäntötyöhön osallistumista.

Maanlunastustoiminta aiheutuu ensisijassa tien- ja vesitienpitoon tarvittavien alueiden hankinnasta. Tehtäväkenttään liittyvät laitoksen hallinnossa olevia kiinteistöjä koskevat kiinteistöoikeudelliset toimenpiteet.

Lunastus- ja korvausperiaatteita yhtenäistään aikaansaamalla koko laitosta koskevat yhtenäiset maanlunastuspoliittiset ohjeet. Lunastusta pyritään nopeuttamaan niin laitoksen sisäisillä toimenpiteillä kuin yhteistyöllä maanmittauslaitoksen ja maanomistajajärjestöjen kanssa.

TVH:n nykyisin suurta osuutta maanlunastustoimintojen hoitamisessa vähennetään siirtämällä rutiiniomaiset ja paikallista asiantuntemusta edellyttävät tehtävät piirien hoidettavaksi.

Vapaaehtoisia kauppiaita suosivan ja lunastuskustannuksista tietoisuuden suunnittelun avulla alennetaan hankekohtaisia lunastuskustannuksia.

Lunastuskustannusten kokonaismäärä kasvaa nykyisestä, koska aikaisempien tietöiden aiheuttamaa lunastusruuhkaa puretaan ja teitä rakennetaan entistä enemmän taajamiin.

## Ympäristönsuojelu

Kohtuuttomien ympäristöhaittojen syntyminen estetään kaikessa tien- ja vesitienpidossa.

Suunnittelulla rajoitetaan tien ja liikenteen aiheuttamia välillisiä haittoja, melua ja saasteita sekä suojellaan maisemaa. Suojaus sisältyy normaaleihin tierakenteisiin, erillisrakenteita ei yleensä tarvita. Tien sopeuttamisessa ympäristöön käytetään luonnollista kasvillisuutta ja vältetään pitkälle vietyä viimeistelyä. Taa- jama-alueilla tarvitaan edelleen maastonmuo- toilu- ja istutustöitä.

Asfaltti- ja murskausasemien ympäristönsuo- jelussa noudatetaan nykyisiä toimintaperiaat- teita. Louhintatöiden aiheuttamia ympäristö- haittoja vähennetään.

## Maatutkimus

Maatutkimus käsittää suunnitteluvaiheessa maa- ja kallioperän tutkimisen ja rakenteiden parantamisen suunnittelun, rakennus- ja käyt- tövaiheessa materiaalien laadun tarkkailun ja käytön ohjauksen.

Maatutkimuslaboratorioilla on rakentamisen vähenemisen johdosta ylimääräistä tutkimus- kapasiteettia.

Maatutkimuksen kenttätutkimuksia keskitet- tään, jotta erikoiskalustoa ja -henkilöstöä voi- daan käyttää tehokkaasti.

## Tietojenkäsittely

Piirejä palvelevien atk-järjestelmien hajautta- mista jatketaan. Kun hallinnolliset sovellutuk- set on hajautettu 1978, siirretään atk-resurs- sien painopistettä tienpidon ohjelmointia ja suunnittelua palvelevien sovellutusten valmis- tamiseen.

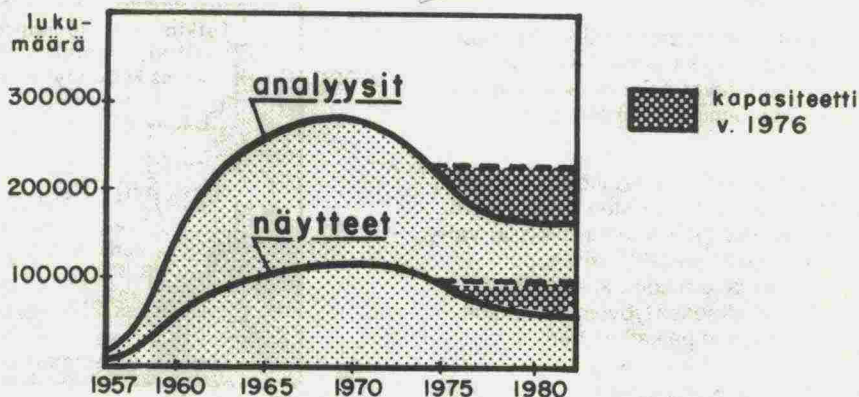
Muualta ostettavien atk-palvelujen menot vä- henevät atk:n hajauttamisen johdosta noin mil- joonalla markalla.

## TUTKIMUSTA JA KEHITTÄMISTÄ JATKETAAN

Tutkimus- ja kehittämistyö on jokaisen tehtä- väkenttään kuuluvaa, jatkuvaa ja tavoitteellis- ta yhteistyötä.

Hallinnon kehittämisessä painopistealueet lä- hivuosina ovat suunnittelu- ja seurantajärjes- telmän ja tavoitejohtamisen yhteensovittami- nen ja vakiinnuttaminen, henkilöstöhallinnon ja -politiikan parantaminen sekä virastode- mokratian käyttöönotto.

Tienpidon ja vesitienpidon kehittämisen pää- paino on tehokkaimpien toimenpiteiden etsi- misessä, nykyisen verkon käytön parantami- sessa sekä tuottavuuden nostamisessa.



Maatutkimuslaboratorioissa tutkitut näytteet ja tehdyt analyysit.



# RESURSSIT

## HENKILÖSTÖN MÄÄRÄÄ VÄHENNETÄÄN

Laitoksen palveluksessa on liikaa henkilöstöä, vaikka henkilöstön kokonaismäärä on vähentynyt ainakin määrärahojen vähenemisen suhteessa. Tämän vuoksi pyritään käyttämään luonnollinen poistuma täysin hyväksi töiden uudelleenjärjestelyllä ja rationalisoinnilla. Samaa suuntaa vaikuttaa v. 1978 loppuun saakka asetus valtion henkilöstömenojen vähentämisestä. Henkilöstön uudelleensijoittelua auttaa myös ns. henkilöstöpankin perustaminen.

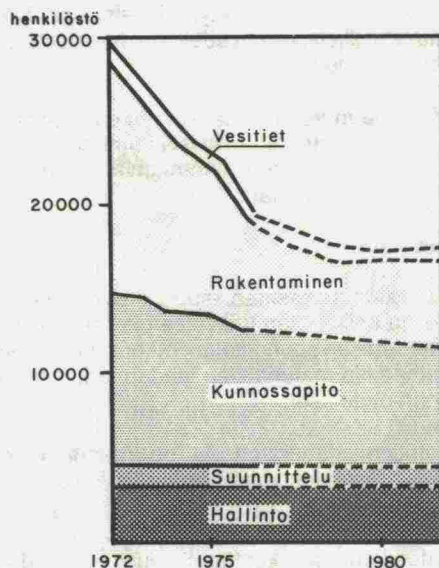
Suunnittelukauden aikana henkilöstö ei kuitenkaan vähene kaikissa toiminnoissa riittävästi. Lyhyellä tähtäyksellä käytettävissä olevalla henkilöstöllä pyritään saamaan aikaan mahdollisimman hyvä tuotos tienpidon kannalta. Tämä merkitsee henkilöstön kouluttamista ja kehittämis- ja rationalisointityön tehostamista.

Toiminnan supistuessa ovat tulleet esille myös henkilöstön liiallisen erikoistumisen haitat, joita lisäävät solmitut työehtosopimukset.

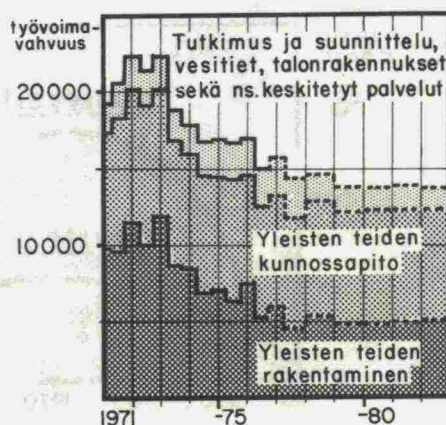
Suunnittelukauden aikana kehitettävä laitoksen henkilöstöpolitiikka sekä alkava virastodemokratia parantavat sekä henkilöstön työolosuhteita että toiminnan tehokkuutta.

Laitos ei enää ole merkittävä ulkopuolisen työvoiman työllistäjä ja alueellisten työllisyyserojen tasaaja, koska työvoimasta nykyisin valtaosa on pysyvää henkilöstöä tai ulkopuolisten kuorma-autojen ja koneiden kuljettajia. Työllistämistä tarkasteltaessa työvoimalla tarkoitetaan työmäärärahoihin palkattuja henkilöitä.

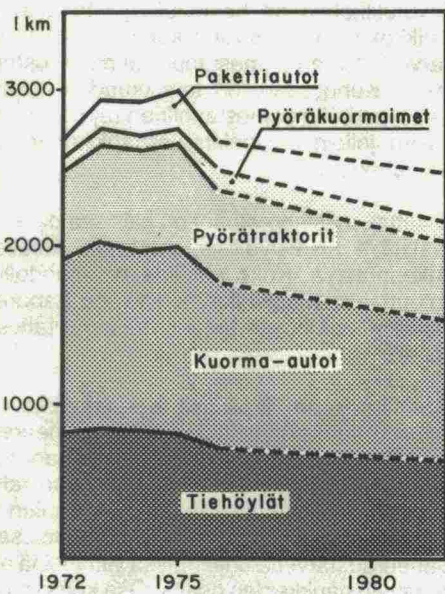
Vuosina 1971–76 on pystytty tekemään koko rahoituksen osalta työllisyyslain vaatimusten mukainen talvipainoinen työohjelma. Tämä vaikeutuu suunnittelukaudella, koska:



TVL:n henkilöstö vuosina 1972–82.



Työmäärärahoihin palkattu työvoima vuosina 1971–82.



Laitoksen oman kaluston määrä vuosina 1972-82.

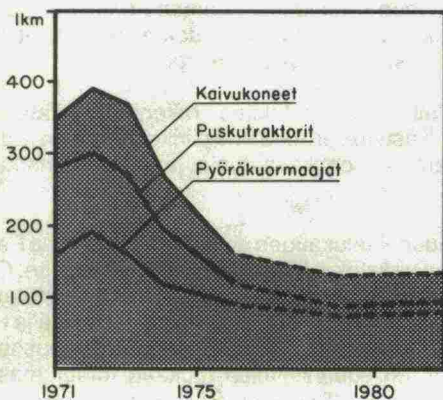
- rakennustoiminta suuntautuu kevyisiin pääasiassa kesälle soveltuviin kohteisiin
- kunnossapidossa päällysteiden uusimisten osuus kasvaa
- suunnittelukauden alkuvuosina valmistuvien hankkeiden osuus on huomattava, jolloin näiden vain kesäkaudelle soveltuvat työt vievät huomattavan osuuden rahoituksesta.

### OMAN KALUSTON MÄÄRÄ VÄHENNETÄÄN JA KALUSTON TARVE PIENENEE

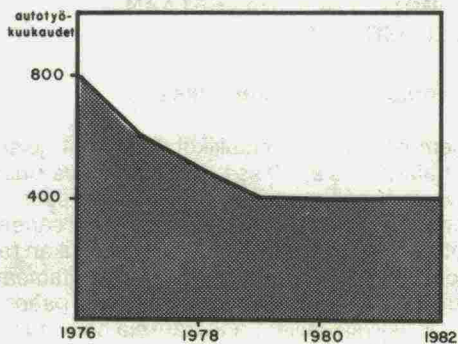
Teiden kunnossapidossa käytetään etupäässä laitoksen omaa kalustoa, jonka määrä vähenee kalustopolitiikan mukaisesti edelleen.

Tienrakennuksessa käytetään pääasiassa vuokrakoneita ja urakoitsijoiden koneita. Hankkeen pieneneminen vähentää suurten koneiden tarvetta.

Tienrakennuksen kuljetukset vähenevät. Ne ohjataan olosuhteisiin parhaiten sopiville kuljetusvälineille. Myös taksa- ja lupapolitiikalla tehostetaan kaluston käyttöä.



Tienrakennuksen kaluston käyttö vuosina 1971-82.



Autotyökuukaudet vuosina 1976-82.



## MATERIAALIEN HANKINTAA JA KÄYTTÖÄ KEHITETÄÄN

Materiaalien keskimääräinen vuotuinen käyttö on suunnittelukaudella:

Bitumituotteet	80 mmk
Tiesuolat ja maalit	33 mmk
Puutavarat	15 mmk
Liikennemerkkit, valaistuslaitteet, johteet yms.	25 mmk
Sorat ja sepelit	125 mmk
Betonituotteet	20 mmk
Rakennusteräks	15 mmk
Muu rakennusmateriaali	11 mmk
Varaosat ja renkaat	36 mmk
Kaasu, poltto- ja voiteluöljyt	30 mmk
Tiekoneiden terät	10 mmk

Kotimaisuusaste vaihtelee 50–100 % ja on keskimäärin 80.

Soravaroja hankitaan käyttöön vapaaehtoisin kaupoin tienpidon tarpeita vastaavasti.

Materiaalitoimintaa optimoidaan hankinnasta käyttöön asti. Tämä edellyttää varastotoiminnan voimakkaan rationalisoinnin jatkamista.

Varastohenkilökunnan ja työmaahenkilökunnan yhteiskäyttöä tehostetaan, jotta päästään tehokkaampaan varastohenkilökunnan kapasiteetin hyväksikäyttöön.

Keskusvarastojen rakentamisen ohjelmaa pystytetään tarkistamaan rationalisoinnin ja tehostuneen yhteistyön ansiosta.

## TOIMITILOJA PARANNETAAN JA UUSITAAN

### Tienpidon talonrakennukset

Tiemestaripiirien päätukikohtia on 174, joista 40 ala-arvoisia, 70:ssä on huomattava uusimis- ja saneeraustarve. Tukikohtia on suunniteltu rakennettavaksi uudelleen 6–7 ja saneerattavaksi 10–15 tukikohtaa/vuosi. Niukan rahoituksen vuoksi on pystytty rakentamaan vuosittain 1–5 tukikohtaa, näistäkin pääosa alityöllisyysalueilla. Saneerauksia on voitu toteuttaa riittämättömästi. Nykyisellä toteuttamisvauhdilla eivät puutteet vähene, koska 1950-luvulla rakennetut tukikohdat ovat jo teknisesti vanhentumassa.

Sivutukikohtia on noin 200, joista enimmäkseen heikkokuntoisia. Sivutukikohtien uudistamistarve tutkitaan tiemestaripiirijakoa tarkistettaessa. Kunnossapidon tehokkuuden lisäämiseksi pyritään tiemestaripiirien rajoja tarkistamaan, jolloin varsinaisten sivutukikohtien tarve vähenee.

Maatutkimuslaboratoriot on kaikissa piireissä. Näistä 4 on kelvollisia, muut on uudelleen rakennettava. Koko ohjelma on mahdollista toteuttaa suunnittelukauden aikana. Laboratorioiden mitoitusperusteet tullaan tarkistamaan.

Korjaamoja on 12 piirissä. Korjaamoista 4 on peruskorjauksin ja laajennuksin saneerattu, muut on rakennettava uudelleen tai saneerattava. Korjaamojen huomattavan suuri rahoitustarve viivästyttää rakennusaikataulun toteuttamista, jolloin vanhoissa korjaamoissa on saneeraustarvetta ohjelmassa viimeisinä aloitettavien hankkeiden osalta. Osa korjaamojen rakentamisesta siirtyy vuoden 1982 jälkeen tapahtuvaksi. Suunnitelmassa olevista 6 korjaamosta voitaneen ko. kaudella toteuttaa ainoastaan 4. Uudisrakennusohjelma tarkistetaan suunnittelukauden kuluessa vastaamaan todellisia rahoituskehyksiä.

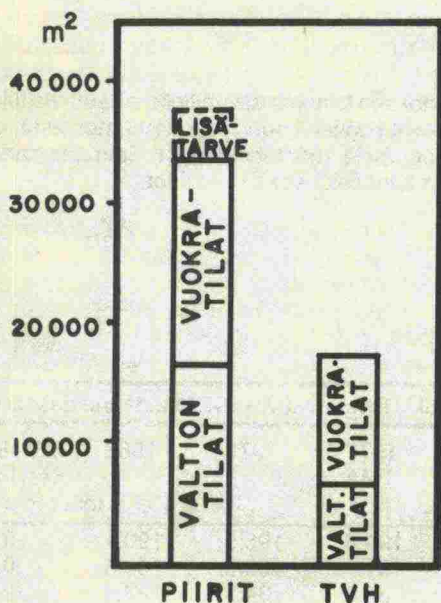
### Piirikonttoreiden ja TVH:n toimitilat

Piirikonttoreiden toimitilojen hajanaisuuden poistamiseksi tilat pyritään saamaan valtion virastotaloista.

Kymen piiriä lukuunottamatta päättyvät kaikki vuokratiloja koskevat vuokrasopimukset ennen suunnittelukauden loppua.

Valtion virastotalojen rakentamisaikataulun viivästyksen johdosta piirikonttoreiden lisätilantarve on kasautunut ja on tällä hetkellä 3.700 m<sup>2</sup>.

Suunnittelukauden aikana tulisi rakentaa Pasilan virastokeskus ja Kuopion, Jyväskylän, Oulun, Kajaanin sekä Rovaniemen virastotalot, jotta toiminta voitaisiin turvata riittävissä ja tarkoituksenmukaisissa tiloissa. Rakennushallituksen suunnitelmien mukaan toteutuksessa ovat vain Ylivieskan virastotalon laajennus v. 1980 sekä Rovaniemen virastotalo v. 1981. Pasilan virastokeskus valmistunee myös suunnittelukaudella.



Piirikonttoreiden ja TVH:n toimitilojen ja kautuminen valtion omistamiin ja vuokrataloihin vuonna 1977.

## VIERAIDEN PALVELUIDEN KÄYTTÖÄ JATKETAAN

### Urakointi

Urakointia käytetään silloin kun se on valtiontaloudellisesti edullista ja erityisesti silloin kun se on myös suhdanteiden vuoksi tarkoituksenmukaista.

Urakoinnin osuus laitoksen töistä oli 1970-luvun alkuvuosina yli 40 %. Vuonna 1976 se on noin 20 %. Vuonna 1982 urakoinnin osuus on noin kolmannes laitoksen töistä.

### Konsultointi

Konsultteja on käytetty suunnittelu- ja kehittämistehtävissä. Kehittämistehtävissä konsulttien käyttö on huomattavasti vähentynyt eikä ole määrällisesti merkittävää suunnittelukauden aikana.

Tie- ja sillansuunnittelussa konsulttien käyttö on vähentynyt ja vähenee edelleen. Näillä näkymillä vuonna 1982 on konsulttien osuus enintään puolet sillansuunnittelusta.



## TULOT JA MENOT

Laitoksen toiminnasta aiheutuvat menot jaetaan valtion tulo- ja menoarviokäytännön mukaan:

- tehtävittäin (tie- ja vesirakennushallinto, tiet, vesitiet, satamat)
- taloudellisen laadun mukaan (kulutusmenot, siirtomenot, sijoitusmenot)
- momenteittain (esim. automaattinen tietojenkäsittely)

Laitoksen toiminnasta valtiolle aiheutuvia tuloja ovat kuntien osuus paikallistiemenoista, ulkopuolisille suoritettavat työt, Saimaan kanavan tulot sekä sekalaiset tulot.

MENOT TEHTÄVITTÄIN		mmk	Kaikki luvut ovat v:n 1977 kustannustasossa			
			1977 TMA	1978	1982	1977-82 keskim. muutos %/v
31.20	Tie- ja vesirakennushallinto (720)		194,6	195,5	190,1	-0,5
Kulutusm.	01. Palkkaukset		161,7	160,5	160,5	0,0
	10.-29. Muut kulutusmenot		32,6	34,3	28,9	-2,4
Reaalisij.	71. Konttorikalust. ja -tarvikkeet		0,3	0,7	0,7	18,5
31.24	Tiet (722)		1471,0	1492,1	1521,5	0,7
Kulutusm.	14. Kunnossapito		650,0	680,0	760,0	3,2
Siirtom.	31.-51. Avustukset		25,2	39,1	80,5	26,2
Reaalisij.	70. Kaluston hankkiminen		75,0	75,0	75,0	0
	74. Talonrakennukset		13,7	30,0	30,0	17,0
	77. ja 79. Tekeminen <sup>1)</sup>		650,0	600,0	500,0	-5,1
	78. Ulkop. suoritettavat työt		12,0	12,0	30,0	20,1
Finanssisij.	83.-89. Tiealueet, tontit ja lainat		45,1	56,0	46,0	0,4
31.25-26	ja 46					
Vesitiet	ja satamat (731 ja 732) <sup>2)</sup>		27,3	42,2	47,4	11,7
Kulutusm.	01.-29. Palkat, käyttö, kunnossapito		15,0	18,8	19,5	5,3
Siirtom.	40.-42. Satamien rak.avustus		0,7	2,0	2,3	27,6
Reaalisij.	70.-77. Kalusto, talonr. vesiteiden rak. <sup>3)</sup>		11,6	20,4	24,6	16,3
Finanssisij.	81. Satamalainat		-	1,0	1,0	

MENOT JA TULOT YHTEENSÄ	1977	1978	1982	1977-82 keskim. muutos %/v
Kulutusmenot	859,3	893,6	968,9	2,4
Siirtomenot	25,9	41,1	82,8	26,2
Sijoitusmenot	807,7	795,1	707,3	-2,6
Yht.	1692,9	1729,8	1759,0	0,8
Tulot	54,0	54,0	54,0	6,2

<sup>1)</sup> Teiden tekemistä rahoitetaan myös momentilta 25.50.77 (vankiraha) 13 mmk/vuosi

<sup>2)</sup> Vesiteitä rahoittaa myös MKH n. 20-30 mmk/vuosi

<sup>3)</sup> Vesiteiden rakentamista rahoitetaan myös momentilta 34.50.77 (työllisyysraha) 10 mmk/vuosi